



(11) **EP 1 279 541 A1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
29.01.2003 Patentblatt 2003/05

(51) Int Cl.7: **B60J 7/20, B60J 7/12**

(21) Anmeldenummer: **02450142.1**

(22) Anmeldetag: **26.06.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
 Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:
 • **Stolle, Klaus**
86972 Schwabniederhofen (DE)
 • **Poel, Frank van de**
72108 Rottenburg (DE)

(30) Priorität: **23.07.2001 DE 10135808**

(74) Vertreter: **Laminger, Norbert et al**
Patentanwälte,
Dipl.-Ing. Rudolf Pinter,
Mag. Norbert Laminger,
Prinz-Eugen-Strasse 70
1040 Wien (AT)

(71) Anmelder:
 • **Hoerbiger Hydraulik GmbH**
86956 Schongau (DE)
 • **Daimler Chrysler AG**
70567 Stuttgart (DE)

(54) **Verfahren und Vorrichtung zur Betätigung eines Verdecksystems bei Fahrzeugen**

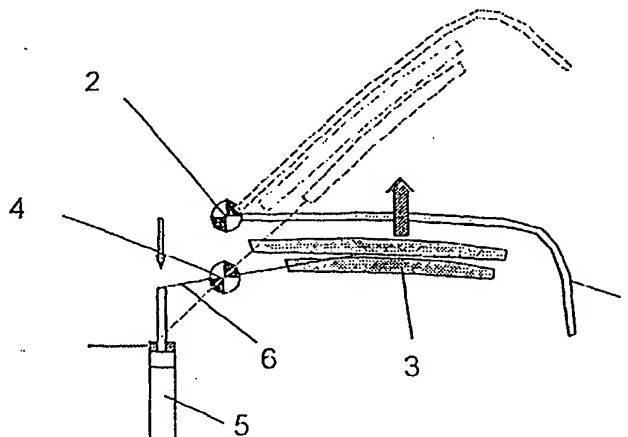
(57) Verfahren und Vorrichtung zur Betätigung eines Verdecksystems bei Fahrzeugen, bei welchem das Verdeck in Ruhestellung, allenfalls in zusammengefaltetem Zustand, in einem durch eine Abdeckung verschließbaren Abteil des Fahrzeuges aufnehmbar und nach Öffnen der Abdeckung entfaltbar und schließbar ist, zu welchem Zweck steuerbare Antriebseinheiten für die Abdeckung und das Verdeck vorgesehen sind.

Um in einfacher und funktionell flexibler Art und

Weise eine Beladehilfsfunktion zu realisieren, werden in bestimmten Betriebszuständen die Abdeckung (1) und das Verdeck (3) im wesentlichen parallel bewegt, wobei das Verdeck (3) in Ruhestellung belassen bleibt.

Die Steueranordnung für die Antriebselemente des Verdecksystems weist dabei eine Schaltstellung auf, in welcher lediglich ein Antriebselement (5) bzw. eine Gruppe von Antriebselementen angesteuert ist, welche das Verdeck (3) in seiner Ruhestellung anhebt.

FIG. 1



EP 1 279 541 A1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Betätigung eines Verdecksystems bei Fahrzeugen, bei welchem das Verdeck in Ruhestellung, allenfalls in zusammengefaltetem Zustand, in einem durch eine Abdeckung verschließbaren Abteil des Fahrzeuges aufnehmbar und nach Öffnen der Abdeckung entfaltbar und schließbar ist, sowie eine Vorrichtung zur Betätigung eines Verdecksystems bei Fahrzeugen, bestehend aus einem allenfalls aus mehreren, gegeneinander bewegbaren Verdeck-Elementen, einem durch eine öffnbare Abdeckung verschließbaren Abteil zur Aufnahme des Verdecks in einer Ruhestellung, in welcher die Verdeck-Elemente vorzugsweise in zusammengefaltetem Zustand angeordnet sind, und steuerbaren Antriebseinheiten für die Abdeckung und das Verdeck.

[0002] Bei modernen Cabriolets ist das automatisch betätigbare Verdeck im zusammengefalteten Zustand oftmals nicht in einem separaten Abteil, sondern im auch als Kofferraum genutzten Innenraum des Fahrzeuges verstaut. Dadurch würde aber die für die Beladung des Kofferraumes zur Verfügung stehende Öffnung wesentlich eingeschränkt, so dass zur Vereinfachung der Beladung vorgesehen ist, das Verdeck ähnlich dem Kofferraumdeckel anzuheben, was aufgrund von dessen Gewicht und der ungünstigen Hebelverhältnisse der Verdeckkinematik ebenfalls mit automatischer Unterstützung erfolgen soll.

[0003] Es war daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren für die Verdecksteuerung und eine Vorrichtung zur Betätigung eines Verdecksystems bei Fahrzeugen anzugeben, welche in einfacher und funktionell flexibler Art und Weise eine Beladehilfsfunktion bei Fahrzeugen mit in zusammengefaltetem Zustand im Kofferraum verstauten Verdecken realisiert.

[0004] Die erfindungsgemäße Verdecksteuerung ist zur Lösung dieser Aufgabe dadurch gekennzeichnet, dass in bestimmten Betriebszuständen die Abdeckung und das Verdeck im wesentlichen parallel bewegt werden, wobei das Verdeck in Ruhestellung belassen bleibt. Die Parallelität bezieht sich dabei auf die räumliche Komponente der Bewegung, wobei nach beispielsweise manuellem Öffnen der Abdeckung, beispielsweise des Kofferraumdeckels, durch einen - manuellen oder den Kofferraumdeckel betätigten - Schalter das Anheben des zusammengefalteten Verdecks und derart eine Vergrößerung der zur Beladung des Kofferraumes zur Verfügung stehenden Öffnung eingeleitet wird.

[0005] Vorteilhafterweise werden im Zuge dieser Bewegung des Verdeckes die Abdeckung um eine erste fahrzeugfeste Achse und das Verdeck um eine zweite fahrzeugfeste Achse verschwenkt, wobei die erste und zweite fahrzeugfeste Achse im wesentlichen parallel zueinander liegen. Diese Vorgangsweise gestattet bei einfachem Aufbau die größtmögliche Öffnung des Kofferraumes und dessen optimale Zugänglichkeit.

[0006] Für die zeitliche Abfolge der Bewegung des

Kofferraumdeckels bzw. einer beliebigen Abdeckung kann gemäß einem weiteren Merkmal der Erfindung vorgesehen sein, daß die Abdeckung und das Verdeck im wesentlichen gleichzeitig oder in Folge nacheinander bewegt werden.

[0007] Die Vorrichtung ist zur Lösung der eingangs gestellten Aufgabe in der einfachsten Ausführungsform dadurch gekennzeichnet, dass die Steueranordnung für die Antriebselemente des Verdecksystems eine Schaltung aufweist, in welcher lediglich ein Antriebselement bzw. eine Gruppe von Antriebselementen angesteuert ist, welche das Verdeck in seiner Ruhestellung anhebt. Vorzugsweise ist ein hydraulisches System zur Betätigung des Verdecks vorgesehen, umfassend u.a. hydraulische Aktuatoren, Ventile, Regel- und Steuerbauteile, usw. welche in bestimmter Abfolge zum Öffnen und Schließen des Verdecks betätigt werden.

[0008] Gemäß einer vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung ist die Steueranordnung mit einer elektronischen Steuereinheit verbunden, die Ansteuerung des Antriebselementes bzw. der Gruppe von Antriebselementen freigibt, sobald die Abdeckung des Abteils für das Verdeck geöffnet ist.

[0009] Dabei ist vorzugsweise das Abteil für das Verdeck ein Teil des Gepäckabteils des Fahrzeuges und gemäß einer vorteilhaften Ausführungsform dabei stellt die Abdeckung für das Gepäckabteil zugleich die Abdeckung für das Abteil für das Verdeck dar.

[0010] Erfindungsgemäß kann in vorteilhafter Weise für die Eingliederung der Beladehilfsfunktion in das vorhandene System zur automatischen Verdeckbetätigung als Antriebselement ein Druckmittelzylinder, vorzugsweise einfach-wirkender hydraulischer Arbeitszylinder, vorgesehen sein. Da das Absenken des Verdecks durch dessen Gewicht bewirkt werden kann, ist ein einfach-wirkender Zylinder für die grundlegenden Funktionen ausreichend.

[0011] Um bei einem Stromausfall oder gleichartig wirkenden Störungen des hydraulischen Systems eine Nothaltefunktion für das angehobene Verdeck zu gewährleisten, ist gemäß einem weiteren Merkmal der Erfindung vorteilhafterweise vorgesehen, dass der Arbeitszylinder über ein stromlos geschlossenes Ventil, vorzugsweise ein 3/2-Wege-Sitzventil, mit der Druckmittelquelle verbunden ist.

[0012] Vorteilhafterweise ist zur weiteren Erhöhung der Sicherheit zwischen der Druckmittelquelle und dem Ventil ein zur Druckmittelquelle hin schließendes Rückschlagventil eingesetzt.

[0013] Eine mechanisch einfache Konstruktion, die dennoch die bestmögliche Öffnung für die Beladung des Kofferraumes gewährleistet, ist gemäß einem weiteren Merkmal der Erfindung bei einer Ausführungsform gegeben, bei welcher die Abdeckung um eine erste fahrzeugfeste Achse und das Verdeck um eine zweite fahrzeugfeste Achse verschwenkbar sind, welche erste und zweite fahrzeugfeste Achse im wesentlichen parallel zueinander liegen.

[0014] Je nach Platzangebot und Kinematik des Verdecks selbst kann das Antriebselement bzw. die Gruppe von Antriebselementen unmittelbar am Verdeck angreifen oder auch in bevorzugter Weise das Antriebselement bzw. die Gruppe von Antriebselementen an einem mit zumindest einem Verdeckelement verbundenen Hebel angreift bzw. angreifen, vorzugsweise an einem gegenüber dem Verdeck über die zweite fahrzeugfeste Achse hinausgehenden Hebelarm.

[0015] In der nachfolgenden Beschreibung soll ein Ausführungsbeispiel der Erfindung anhand der beigefügten Zeichnungen näher erläutert werden. Dabei zeigt die Fig. 1 eine schematische Seitenansicht eines erfindungsgemäßen Systems und Fig. 2 ist der Abschnitt des hydraulischen Schaltplans für das Beladehilfssystem der Fig. 1.

[0016] Ein Kofferraum oder ein ähnliches Abteil eines Fahrzeuges ist mittels einer Abdeckung, beispielsweise einem Kofferraumdeckel 1 verschließbar, welcher Kofferraumdeckel 1 um eine im wesentlichen quer zur Fahrzeugachse und horizontal liegenden Drehachse 2 von der in durchgezogenen Strichen dargestellten geschlossenen Stellung in die in strichliert dargestellt angezeichnete geöffnete Stellung - und vice-versa - verschwenkbar ist. Die Bewegung des Kofferraumdeckels 1 kann dabei manuell, durch Einbindung in das hydraulische System oder auf andere Weise automatisch erfolgen.

[0017] Im Kofferraum des Fahrzeuges ist auch das zusammenlegbare Verdeck 3 in zusammengefaltetem bzw. zusammengelegtem Zustand untergebracht. Es ist vorzugsweise um eine zweite Achse 4 im wesentlichen parallel zum Kofferraumdeckel 1 verschwenkbar, um das Beladen des Kofferraumes zu vereinfachen. Die zweite Achse 4 des Verdecks ist dabei vorteilhafterweise parallel und nach unten hin, allenfalls auch ein wenig in Richtung Fahrzeugmitte hin gegenüber der ersten Achse 2 des Kofferraumdeckels 1 versetzt.

[0018] Während der Kofferraumdeckel 1 auch ausschließlich manuell betätigt werden könnte, ist die Betätigung des auch zusammengelegten Verdecks 3 in das hydraulische System des Fahrzeuges eingebunden, vorteilhafterweise natürlich in das Betätigungssystem für das Öffnen und Schließen des Verdecks 3 an sich. Zu diesem Zweck ist zumindest ein hydraulischer Arbeitszylinder 5 vorgesehen, vorteilhafterweise ein einwirkender Zylinder, der stangenseitig mit dem Druckmittelbehälter 6 aufschlagbar ist, und dervorteilhafterweise an einem über die zweite Achse 4 des Verdecks 3 hinausgehenden Hebel 6 angreift. Nachdem der Kofferraumdeckel 1 sich geöffnet hat — oder auch gleichzeitig mit diesem — hebt der Arbeitszylinder 5 das Verdeck 3 aus der in durchgezogenen Strichen dargestellten, abgelegten Stellung in die in strichliert dargestellte Position an, wobei das Verdeck 3 aber in zusammengefaltetem Zustand verbleibt. Der Arbeitszylinder 5 überwindet dabei das Gewicht des Verdecks 3 und auch die ungünstigen Hebelverhältnisse am Hauptantrieb.

Das Gewicht des Verdecks 3 zieht dabei am Arbeitszylinder 5 in dessen Ausfahrtrichtung und die Last liegt auf der stangenseitigen Ringfläche von dessen Kolben.

[0019] Um etwa bei Stromausfall oder ähnlichen Störungen eine Nothaltefunktion für das Verdeck 3 in angehobener Stellung zu gewährleisten, ist die nachfolgend in Zusammenhang mit Fig. 2 beschriebene Schaltungslogik vorgesehen. Wie in Fig. 2 zu erkennen ist, können auch zwei Arbeitszylinder 5 zur Realisierung der Beladehilfsfunktion vorgesehen sein, was durch die Drehmomenteinleitung auf beiden Seiten des Verdecks 3 bezüglich der Fahrzeug- und Verdeckslängsachse Verspannungen vermeidet und einen sicheren, gleichmäßigen Betrieb gestattet. Beide Arbeitszylinder 5 sind über eine Druckleitung 6 mit dem hydraulischen System des Fahrzeuges oder einer Druckmittelquelle verbunden, wobei die Ansteuerung über ein vorteilhafterweise stromlos geschlossenes 3/2-Wege-Sitzventil 7 erfolgt. Auch ein stromlos offenes Ventil wäre möglich, wobei dann die Last des Verdecks 3 von einem vorzugsweise federbelasteten, in Richtung zur Druckmittelquelle hin schließenden Rückschlagventil 8 aufgenommen wird. Das Absenken des Verdecks 3 bei ausgefallenem hydraulischen System oder ausgefallener Stromversorgung kann über die manuelle Notbetätigung 9 erfolgen, über welche das Druckmittel vorzugsweise in das Druckmittelreservoir abgesteuert werden kann. In dieses Druckmittelreservoir wird auch das Druckmittel abgesteuert, das bei normalem Betrieb der Arbeitszylinder 5 über das Ventil 7 ausgeschoben wird, wobei vorteilhafterweise zur Dämpfung der Bewegung und/oder Geschwindigkeitsbegrenzung in der Leitung vom Ventil 7 zum Druckmittelreservoir eine Drossel 10 eingesetzt ist.

Patentsprüche

1. Verfahren zur Betätigung eines Verdecksystems bei Fahrzeugen, bei welchem das Verdeck in Ruhestellung, allenfalls in zusammengefaltetem Zustand, in einem durch eine Abdeckung verschließbaren Abteil des Fahrzeuges aufnehmbar und nach Öffnen der Abdeckung entfaltbar und schließbar ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** in bestimmten Betriebszuständen die Abdeckung und das Verdeck im wesentlichen parallel bewegt werden, wobei das Verdeck in Ruhestellung belassen bleibt.
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Abdeckung um eine erste fahrzeugfeste Achse und das Verdeck um eine zweite fahrzeugfeste Achse verschwenkt werden, wobei die erste und zweite fahrzeugfeste Achse im wesentlichen parallel zueinander liegen.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Abdeckung und das Ver-

deck im wesentlichen gleichzeitig oder in Folge nacheinander bewegt werden.

4. Vorrichtung zur Betätigung eines Verdecksystems bei Fahrzeugen, bestehend aus einem allenfalls aus mehreren, gegeneinander bewegbaren Verdeck-Elementen, einem durch eine öffenbare Abdeckung verschließbaren Abteil zur Aufnahme des Verdecks in einer Ruhestellung, in welcher die Verdeck-Elemente vorzugsweise in zusammengefaltetem Zustand angeordnet sind, und steuerbaren Antriebseinheiten für die Abdeckung und das Verdeck, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Steueranordnung für die Antriebselemente des Verdecksystems eine Schaltstellung aufweist, in welcher lediglich ein Antriebselement bzw. eine Gruppe von Antriebselementen angesteuert ist, welche das Verdeck in seiner Ruhestellung anhebt. 5 10 15
5. Vorrichtung nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Steueranordnung mit einer elektronischen Steuereinheit verbunden ist, die Ansteuerung des Antriebselementes bzw. der Gruppe von Antriebselementen freigibt, sobald die Abdeckung des Abteils für das Verdeck geöffnet ist. 20 25
6. Vorrichtung nach Anspruch 4 oder 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Abteil für das Verdeck ein Teil des Gepäckabteils des Fahrzeuges ist. 30
7. Vorrichtung nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Abdeckung für das Gepäckabteil zugleich die Abdeckung für das Abteil für das Verdeck darstellt. 35
8. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 4 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, daß** als Antriebselement ein Druckmittelzylinder, vorzugsweise einfach-wirkender hydraulischer Arbeitszylinder, vorgesehen ist. 40
9. Vorrichtung nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Arbeitszylinder über ein stromlos geschlossenes Ventil, vorzugsweise ein 3/2-Wege-Sitzventil, mit der Druckmittelquelle verbunden ist. 45
10. Vorrichtung nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** zwischen der Druckmittelquelle und dem Ventil ein zur Druckmittelquelle hin schließendes Rückschlagventil eingesetzt ist. 50
11. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 4 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Abdeckung um eine erste fahrzeugfeste Achse und das Verdeck um eine zweite fahrzeugfeste Achse verschwenkbar sind, welche erste und zweite fahrzeugfeste Achse im wesentlichen parallel zueinander liegen. 55

12. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 4 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Antriebselement bzw. die Gruppe von Antriebselementen unmittelbar am Verdeck angreift bzw. angreifen.

13. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 4 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Antriebselement bzw. die Gruppe von Antriebselementen an einem mit zumindest einem Verdeckelement verbundenen Hebel angreift bzw. angreifen, vorzugsweise an einem gegenüber dem Verdeck über die zweite fahrzeugfeste Achse hinausgehenden Hebelarm.

FIG. 1

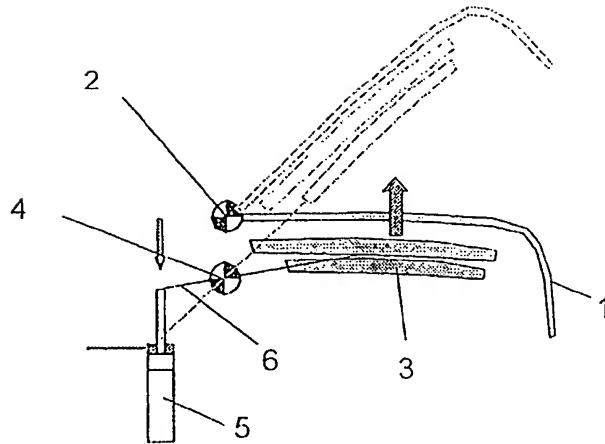
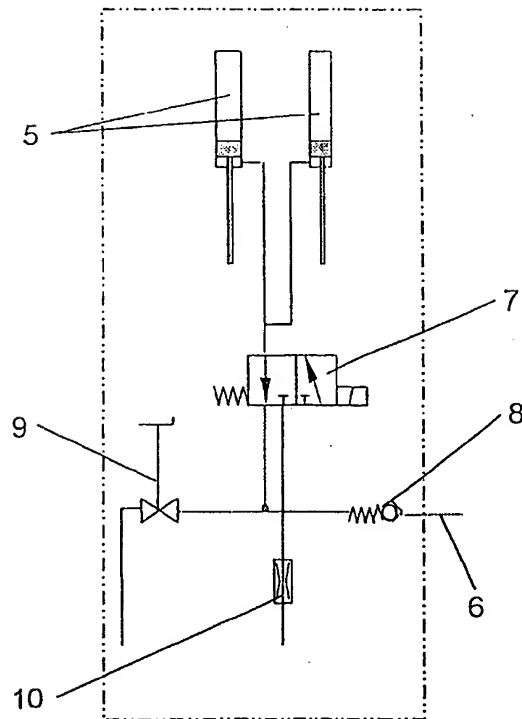


FIG. 2





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 02 45 0142

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	DE 94 19 035 U (KARMANN GMBH W) 9. März 1995 (1995-03-09)	1-3	B60J7/20 B60J7/12
Y	* Seite 2, Zeile 3-5; Abbildungen 2-4 *	4-7, 11-13	
Y	DE 197 14 125 A (WEBASTO KAROSSERIESYSTEME) 8. Oktober 1998 (1998-10-08) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-7 * * Spalte 5, Zeile 36 - Zeile 46 *	4-7, 11-13	
A	DE 41 13 616 C (MERCEDES-BENZ AG) 23. Juli 1992 (1992-07-23) * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	1,4	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
			B60J
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
MÜNCHEN		Abchlußdatum der Recherche	Prüfer
		25. November 2002	Schmid, K
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E: älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus anderen Gründen angeführtes Dokument M: Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
* von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technischer Hintergrund Z: rechtliche Offenbarung * Zusammenfassung			

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 02 45 0142

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

25-11-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 9419035	U	09-03-1995	DE 9419035 U1	09-03-1995
DE 19714125	A	08-10-1998	DE 19714125 A1	08-10-1998
DE 4113616	C	23-07-1992	DE 4113616 C1	23-07-1992

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang, siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

